

駅 通 情 報

第87号

駅通業務の運行実態と 監査の実施状況

目 次

- 一 はじめに
- 二 開拓使の行った監査の実態
- 三 明治中期における官設施設・物件の下付状況
- 四 官設駅通所とは何か
- 五 明治三十年代の監査・検査の状況
- 六 現行設備に対する指摘事項の措置
- 七 大正期以降における監査の実態
- 八 支庁係員による現地監査の実態
- 九 まとめ

一 はじめに

古来、官業の在るところ監査・検査が行われることは、業務の正常運行を図る上に、必須の条件である。

私は、人生の半世紀近くを郵政省に勤め、郵政業務の運行を執るための監査・検査部門を担当してきた。監査結果は、以後、郵政業務の正常運行に反映させるのを任務としてきたのである。

官業における業務推進上の可否については、第三者により行われる点検によって遺漏、欠陥を正し、以後の業務運行に

資するためのものである。それが、監査部門の任務といえよう。

要するに、官業のあるところ、監査・検査があるといえる。さて、駅通業務も官業の一つであることは論を持たないところであり、業務の正常運行を図るため、なんらかの方法で監査・検査が行われることは当然であるが、ただ、その実施方法が問題である。

駅通業務は、従来の宿駅制を基盤として、駅通司のもと制定された本州の宿駅制に代って、開拓使時代北海道独自に施行されたものである。明治以後は、官設として開拓使、三県（札幌、函館、根室）分治、北海道庁と、時代の推移とともに所屬官庁は代っても、官による管理運営がなされ、昭和二十二年三月をもって廃止されたものである。

以下、駅通業務の運行の正常を開するため行ってきた監査・検査の実態を辿って見ようと思うのである。

二 開拓使の行った監査の実態

駅通業務の監査・点検は、業務運行の実態を知ることから始まる。点検結果、発見された遺漏、欠陥については改善を図ることを求めるが、その指摘によって業務の正常運行が図られるのである。

業務の監査・点検の重要性は、経営が複雑化し、運営が高度化するに伴って必要性が増してきているのである。

さて、具体的監査・検査に戻って、明治初期、すなわち、開拓使管掌下の宿駅制も、江戸時代から行なわれて来た「幕府・諸藩等の武士高官等の通行上の機関」としての宿駅から、一転して、北海道に限っては、入植者等一般人を中心とする庶民の交通機関として蘇った。

しかしながら、開拓使時代には宿駅から駅通制度に転換後当分の間は、制度の拡大、充実にあつて、現地の駅通施設は業務運営の正常化を図るに至らず、専ら制度の拡大期であつて、駅通施設の整備にまでは手が回らず、官からの支援を待つてしまがらないのが実態であつた。

明治中期に至つて、ようやく上部機関からの支援もあり、かつは、漸次入植者の入り込みも増加し、制度制定後ようやく現地の駅通も拡大、充実が図られる時代を迎えるに至つた。それに伴つて、駅通施設、及び業務運営上の遺漏、欠陥も目立つてきた。

以上のとおり、開拓使管掌下においては、入植者が増加するとともに、駅通制度の拡充強化が図られたが、主題の如き駅通業務の正常化を図るための監査、点検にまでは手が回らぬのが実態であつた。

三 明治中期における官設施設、物件の下付状況

明治も中期を過ぎると、官設施設、物件が増加し駅通所としての設備も完備してきたが、監査・検査の対象となる官からの下付施設、物件等が充実してきたとはいふものの、それほどの程度であつたのであろう。

その具体的状況を知る資料は、ほとんど見当たらないが、稀れに発見されることがある。北海誌料もその一つである。同誌によると、明治三十三年九月十五日現在の道内駅通所一五八か所の官設建物、物件の配備状況は大きく分けて、次のとおりである。

施設名	官設施設	駅通数に對する割合	備考
官設建物	七七	四八%	
官設牧場	一〇	六六	
官設土地	一一	〇	
官設土地区画	三	一〇	
官当(官から)	一三〇	八一	
官手(官から)	〇	一	

(以下次号)

千島列島に見る 駅通制度の特殊性(二)

三 千島の駅通所は明治中期と昭和初期に集中して開設された

1、北海誌料から見た、明治時代の駅通開設状況

「北海誌料」によると、明治三三(一九〇〇)年九月一日現在における北海道内設置の駅通所一五八か所中、千島所在の駅通所存置数は一六か所であり、全道存置数の一〇%を上回っている。従つて、数の上では明治中期において、既に北海道内における駅通制度上主要な位置を占めていたのである。

明治時代創設の駅通(千島列島内)

名稱	郡名	官馬備付
泊石	後	官馬有
東石	同	官馬無
瀬石	同	官馬有
乳石	同	官馬有
桶石	同	官馬有
内保	同	官馬有
イリリ	同	官馬有
留別	同	官馬有
グヤ	同	官馬有
テイ子	同	官馬有
紗那	同	官馬有
年那	同	官馬有
別那	同	官馬有
飛那	同	官馬有
取那	同	官馬有
ソキヤ	同	官馬有
ボロス	同	官馬有

付言すると、これら駅通所で飼育している官馬(駅馬)は一か所を除く一五か所が保有しているが、馬匹を飼育していることは、すなわち、正常な継立業務を営業していることを示しているのと見ていいと思うのである。

この状況は、大正期に入ると、駅通の開設は激減し「ニキシロ、斜古丹、三区、村上湾」の四か所の設置に留まっている。

2、昭和期における駅通所の開設状況

時代が下つて、昭和期に入るに従い現地における駅通制の重要性が見直されて、今度は逆に増加に転じた。

すなわち、

「相泊、水品、多楽、勇留、ニオイ、中ノ古丹、秩苅別、フトロ、ボンドマリ、岡布、大滝、ソコボイ、相見崎、キリトウシ、アナマ、振別、ポロス、モヨロ、チボイ、年端崎、播鉢、加熊別、疊山、千歳、柏原、片岡、沼尻」

以上、駅通所の開設は二七か所に、急増するに至つた。

この現象は、昭和初期に入るに従い、千島北部地方における漁場開発が進み、漁場関係者の入り込みが千島全般にわたつて増加したことが大きく影響した結果と認められる。

これを、他の支庁管内を含めた北海道全島について見ると、次のとおりである。

まず、昭和期に入つて、駅通制度終了の昭和二二年三月末までの間に開設された駅通所数を支庁別に見ると、

○支庁別駅通所開設状況

渡島、石狩支庁管内は皆無

根室	六か所
釧路	一〇か所
十勝	四か所
上川	六か所
留萌	五か所

宗谷	七か所
網走	五か所
日高	三か所
十勝	四か所
釧路	一〇か所
根室	六か所
以上本島側	
千島・蘭舞	二六か所
計	九一か所

右のとおり、昭和期に入つて全道で開設された駅通所は九一か所であるが、そのうち千島地方に開設された駅通は二六か所である。全道設置数の二八%を占め、同地方の開発の遅れを取り戻そうとする当時の北海道庁の施政方針が分かるといふものである。

付け加えると、この状況は、道央地方にやや遅れをとる根室支庁管内のほか、釧路、宗谷両支庁下にも見られる現象である。

四 駅通の任務は旅人に継立と宿泊の提供にある

1、宿泊業務のみ営業している駅通

前述のとおり、駅通には、旅人に継立と宿泊を提供する任務がある。このことはこれまで度々書いてきた。この二大業務を営業することは、駅通の指命である。

しかし、千島北部地方のように、小島が多数ある地域にあつては、小島を一周するにもそれほどはかからず、人足、又は馬匹の使役を必要とせず、ほとんどの旅人は、宿泊のみの利用で済むのではなからうか。

そこで、駅通側においても、この点を考慮して、駅通開設申請に当たつて、宿泊のみの営業を希望したものと認められる。また、駅通開設を受理する支庁側においても、事前に納得了解していたものと思われる。

○大正期創設の千島の駅通

駅通名	創設年月	住所	駅舎坪数	月手当額	備考
村上湾	大正 六、二、二二	占守郡幌延島	二〇、九	一六 円	取扱人 日本漁業TK 浦岡寅吉

○昭和期開設の千島の駅通（宿泊のみを営業のもの）

駅通名	創設年月	住 所	駅舎坪数	手当額	備 考
多 楽	昭和 八、六	花咲郡多楽島	坪合勺 五〇、七、五	一〇	牧場 七〇、八六八坪
勇 留	九、一〇	同 勇留島	四五、六、五	一〇	牧場 七四六〇八
相見崎	六、六	色丹郡色丹村	四〇、五、〇	一一	牧場 七三三〇一
きりと乙	一〇、五	右 同	四三、六、五	一〇	
アナマ	一八、二	右 同	三五、五、〇	一〇	
播 鉢	八、?	占守郡幌延島	五三、七、五	二〇	取扱人 函館市 経塚芳三
加能別	九、七	右 同	四七、〇、〇	一〇	
疊 山	一〇、五	右 同	四六、一、五	三一	函館市 二上佐太郎
千歳	一〇、五	右 同	四六、一、五	一〇	同大間佑太郎
(野田通) 柏原	一五、四	右 同	四七、二、五	一〇	同 吉沢源造
片 岡	九、七	占守島	四七、〇、〇	一〇	同 太田久隆

その結果は、次のとおり、宿泊業務のみの営業をする駅通の開設申請が増加し、特に、昭和期において多数現われたものと思われる。

その状況は、別表のとおり、大正・昭和期に入って開設された全駅通二六か所中、宿泊のみ営業している駅通が

大正期 一か所

昭和期 一一か所

と、そのほとんどが宿泊のみの営業をする駅通として開設されたものである。

右のとおり、私とその理由として挙げたものは千島地方の

特殊事情として小島が多く、兼立を必要としないことから、旅人のほとんどは宿泊のみを希望するのであろう。また、駅通開設申請に当たっても宿泊のみの営業として申請がなされたものと思われる。現代に至ると、想像の域を出ないが、実態は違わずと思われるのである。

なお、別表に挙げた「昭和期の千島の駅通（宿泊のみ営業しているもの）」のうち、花咲郡一多楽、勇留、相見崎については、北海誌料によると、牧場を所有しているとの記載があるので、兼立業務を営業していることも考えられるのである。あるいは資料上の間違いとも考えられる。

2. 兼立業務のみ営業している駅通

これまでもたびたび書いてきたように、駅通の二大任務として、兼立と宿泊がある。そのうち、宿泊業務のみ営業している駅通については右「1」に記述したが、今度は逆に、兼立業務のみを営業している駅通の有無、及びその実態を探究することにしたい。

調査結果は、千島列島（蘭舞、色丹を含む）五八か所中二か所と、至って少ない数ではあるが存在することが分かった。その二か所は、次表のとおりである。

駅通名	所在地	開設年月	備 考
泊	国後島 泊村	明治二九年	
乳呑路	同 留夜別村	同 三二年七月	

右表のとおり、二か所とも千島列島中最南の地域、国後島に所在し、かつ、明治中期の開設で、至って早い時期の開設であることが分かった。

兼立業務のみを営業とする駅通が、なぜ国後島にのみ、しかも明治中期という早期に開設されたのであろう。それも千島列島五八か所の駅通中二か所のみの設置である。

そこで、この二か所の駅通が所在する地域周辺の界隈を調べてみた。

まず、同一村内所在の駅通の配置である。

駅通名	住 所	同一村内における駅通
泊	国後島 泊 村	古釜布、古丹酒、ニキシロ、ニオイ 中ノ古丹、秩荊別（以上六か所）
乳呑路	同 留夜別村	白糠泊、ポントマリ、岡布、大滝 ソコボイ、植内（以上六か所）

右表のとおり、泊、乳呑路の両駅通と同一村内にはそのほか一か所所に駅通が所在するが泊と乳呑路以外の駅通は、すべて離れてと宿泊の双方の営業を行っている。泊と乳呑路の両駅通は、前述のとおり歴史は古く、村内駅通の代表的立場にあるほか、島内旅行者の上陸地であり、出発地でもある。しかも、旅行者にとり、出発に当たり宿泊する必要はなく、両駅通とも次駅への人馬の提供地としての役割りを担う駅通であったものと認められる。

右の状況から、両駅通は結局、離立のみの営業になったものと推測されるのである。

五 結び

本稿では、駅通制度という北海道独自の発達過程をたどってきた制度について、今回はこれを全道的視野に立って千島列島の特異性を探究してきた。その結果は、駅通取扱人任命に当たっては地域の状況をも斟酌して、地域に適合した人物を採用するとか、地域の実情を支える二大業務のうち、いずれか一方の業務を営業するといった方法がとられてきた。

これらは、いささか制度の根幹を逸脱したものではあるが、地域の実情に適合したのから生れたやむを得ない措置であったものとも見られるのである。

特に、後段の離立てと宿泊の二大任務のいずれか一方の営業については、千島北部地方に顕著に見られるものであるが、以上に書いたように北部千島地方は多数の小島が点在し、しかも漁期に合わせて夏期のみの稼働であり、この漁期に向け

て多数の関係者が来島するといった地域事情にある。以上は、私の状況分析であるが、中には私の勝手な推論もあるのではないかと恐れるのである。もし、お気付きの点があれば、ご教示願いたい。

明治政府へ引継がれた宿駅制(16)

— 西海岸道「福山・江差經由島牧」— (九)

16、江 差 …… えさし (第八六号から続く)

緒言

西海岸道は、西蝦夷地の終着「宗谷」から、さらに北海岸道（オホーツク海岸）へ通ずる唯一の街道であり、その街道筋の最大の宿場として発展してきたのが江差である。

そのうえ、宿場の履歴を書いた資料も多数残っていて、本稿ではこれまでも三回にわたって採用してきた。以下も、江差の項が続く。

5、荷物の賃目

①万延元年三月

人足一人持は、五賃目まで。

本馬一匹の荷重は三十賃目まで。

軽尻二十五賃目までとする。

(注)軽尻とは、荷主が乗用する馬に、荷主が携行する荷物を搭載して運行する場合をいう。

②明治八年七月の改定では、

人足一人持、三月より九月まで七賃目。

同 十月より翌一月まで五賃目。

③明治十二年十月より人足一人一里七賃目と定め、七賃馬一匹二十賃目とする。

目を超える場合には、七百目を増すごとに一割を加えるとする。

また、馬一駄二十五買までとし、二買目を増すごとに一割を増す。

(注)要するに、人馬とも上限を定めたものの増料金を支払へば上限を超えてもよいというものである。

なお、荷物の重量が馬一匹に堪えないものは、人足賃、又は馬賃を収入する、双方兼しようにより決定すると理解してよいのか、どうも釈然としえない。

④毎年十一月十五日より翌年三月十五日まで、すなわち冬期間は五分より少くなく、かつ、五割より多くない範囲の割増を徴収する、とある。

6、郵便局の開設

明治五年八月郵便局を設置する、とあるのは、明治五年十月函館郵便役所を起点として、西海岸の久遠まで十一取扱所を開設したのを指しているものと思われるが、それにしては実際より二か月早い開設となっている。これは、開設準備期間を見ているのかも知れない。

7、その他

(本駅には、助合制は成立しなかったのか)。

(1)江差は蝦夷地切つての物産の集散地であり、かつ貿易港として本州各地との交易が盛んであるだけに、松前氏が領有する以前から和人が住み定着していた。

(2)特に、幕末から駅通制度転換期の明治中期までの長期にわたって宿駅制を担ってきた。しかも、宿駅に関する資料が現在まで比較的良好に保存されてきて、その実態も他の宿駅と比較するとよく温存され、現代の私達に提供されてきた。

しかも、具体的には、人馬継立賃の設定状況、宿駅の管理の実態、貫目の設定状況等の資料は具体的に、しかも詳細に現存し私共宿駅研究者に提供してくれている。

ただ、宿駅を支えてきた助合制の実態等、全くとい

つてよいほど保存されておらず、宿駅への人馬の供給状況等はもちろん助合村の存在すら触れた資料は皆無なのである。

(3)一方、宿駅運営については、宿駅で必要とする施設、物件等は、必要の都度、こまめに要求し、施設の整備は比較的行き届いている。

(4)さて、残る問題は、宿駅を支える助合制については全く触れた史料が見当たらないことである。

江差宿では、そもそも助合の支援を要しない宿内事情にあるのであろうか。

一般的宿駅制については、助合村の支援があつて初めて成立するのが状態であるが実態はどうであろう。

確かに、江差宿においては、自宿内のみで人馬の需要が充足され、あえて、他村からの支援を要しないのであれば、それも理由になるが、本州の実態を見ると、必ずというほど、助郷に頼らざるを得ないのが常態である。江差宿は規模の大きい特殊な宿場であり、その上、同じ街道筋の宿間距離は至って近距離であり、かつ、人馬の利用者も宿内の人馬で十分賄えることもあつて、助合人馬を必要としないのかも知れない。

またもう一つ考えられることは、助合村に指定する対象の村が、周辺に存在するかどうかの問題がある。

江差宿周辺の村方を見た場合、当地方は、山岳が海に迫つてだけの地域が少ない、古来定住者が育たず村が成立するだけの地域がないのであるまいか。

私は、同地方の地域事情に乏しく、この点を論ずる十分な知識はないが、実態を解明する必要がある。

発行年月日 平成二十四年八月五日

発行 者 無 料

札幌市南区川沿四條五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3601番

ホームページ <http://kitchijyoho.web.fc2.com/>